

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 28 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1983 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 189

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 502

Συμμόρφωση της νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 74/408/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 22ας Ιουλίου 1974, «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών - μελών, των αναφερομένων στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (αντοχή των καθισμάτων και της αγκυρώσεώς τους)».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις: α) του άρθρου 2 του Ν. 945/1979 «περί κυρώσεως της Συνθήκης Προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας ως και της συμφωνίας «περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Άνθρακος και Χάλυβος» (ΦΕΚ 170/Α'/1979) σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του άρθρου 4 του ν. 1338/1983 «εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/Α'/83) και 6) του άρθρου 3 του Ν. 1104/1980 «περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ιδρύσεως Διπλωματικών και Προξενικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων» (ΦΕΚ 298/Α'/29.12.80) σε συνδυασμό με την παρ. 1 του άρθρου 3 του Π.Δ. 574/82 «ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (ΦΕΚ 104/Α'/30.8.82).

2. Την 781/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

Το διάταγμα αυτό έχει σκοπό τη συμμόρφωση της νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 74/408/ΕΟΚ οδηγίας, του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 22ας Ιουλίου 1974 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών - μελών των αναφερομένων στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (αντοχή των καθισμάτων και της αγκυρώσεώς τους)», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, Κατηγορία 13. Βιομηχανική πολιτική, τόμος 003, σελίδα 3).

Άρθρο 2.

1. Οι διατάξεις του διατάγματος αυτού εφαρμόζονται για τα οχήματα με κινητήρα, που προορίζονται να κυκλοφορούν επί των οδών, με ή χωρίς αμάξωμα, έχουν τέσσερις τουλάχιστον τροχούς και μεγίστη, από κατασκευής, ταχύτητα που υπερβαίνει τα είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα.

2. Δεν υπάγονται στις διατάξεις του διατάγματος αυτού τα οχήματα, τα οποία κινούνται σε σιδηροτροχιές, οι μηχανές και οι γεωργικοί ή δασικοί ελκυστήρες, καθώς και τα μηχανήματα δημοσίων έργων.

3. Οι διατάξεις του παρόντος δεν αφορούν σε καθίσματα με ενσωματωμένες σ' αυτά αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας, σε βοηθητικά πτυσσόμενα καθίσματα καθώς και σε καθίσματα, που έχουν μέτωπο προς τις πλευρές ή προς τα όπισθεν του οχήματος.

Άρθρο 3.

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται η άρνηση χορηγήσεως εγκρίσεως κυκλοφορίας στην Ελλάδα, κατά τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 614/77) ή εγκρίσεως ΕΟΚ οχημάτων με κινητήρα ως και η άρνηση ή απαγόρευση της πωλήσεως, της καταχωρήσεως στα μητρώα, η έναρξη κυκλοφορίας ή η χρήση οχημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 86 και 87 του ίδιου Κώδικα που υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος, σύμφωνα προς τα οριζόμενα στο άρθρο 2 για λόγους αναφερομένους στην αντοχή των καθισμάτων τους (με εξαίρεση αυτών που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 2) καθώς και στην αγκύρωση αυτών, εφόσον πληρούνται όλοι οι όροι των παραρτημάτων Ι και ΙΙ για οχήματα κατηγορίας Μ1 και του παραρτήματος ΙΙΙ του διατάγματος αυτού για οχήματα κατηγορίας Μ2, Μ3, Ν1, Ν2 και Ν3. Οι κατηγορίες των οχημάτων ορίζονται στο παράρτημα του προεδρικού διατάγματος υπ' αριθ. 431/1983 (ΦΕΚ 160/Α/1983) «προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 6 Φεβρουαρίου 1970, «περί προσεγγίσεως των νομοθετιών των Κρατών - μελών, που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους», όπως τροποποιήθηκε με τις 78/315/ΕΟΚ της 21 Δεκεμβρίου 1977, 78/547/ΕΟΚ της 12 Ιουνίου 1978 και 80/1267/ΕΟΚ, της 16 Δεκεμβρίου 1980, οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων», που εξεδόθη κατ' εφαρμογή της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2. Προσαρτώνται στο διάταγμα αυτό, σαν αναπόσπαστα μέρη αυτού, τα παραρτήματα ,της οδηγίας 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,που τα κείμενά τους στην Ελληνική γλώσσα έχουν όπως παρακάτω:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι (1)

ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ, ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ, ΔΟΚΙΜΕΣ, ΕΛΕΓΧΟΙ, ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

1.1. Οἱ προδιαγραφές τοῦ παρόντος παραρτήματος ἔχουν ἐφαρμογή μόνο στά ὀχήματα τῆς κατηγορίας M_1.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά τήν ἔννοια τῆς παρούσης ὀδηγίας νοεῖται:

(2.1.)

2.2. Ὡς «τύπος ὀχήματος ὅσον ἀφορᾶ τήν ἀντοχή τῶν καθισμάτων καί τῆς ἀγκυρώσεώς τους», τά ὀχήματα μέ κινητήρα πού δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους οὐσιώδεις διαφορές. Οἱ διαφορές αὐτές δύνανται νά ἀφοροῦν κυρίως τά ἀκόλουθα σημεῖα:

2.2.1. τίς δομές, σχήματα, διαστάσεις καί ὑλικό τῶν καθισμάτων·

2.2.2. τόν τύπο καί τίς διαστάσεις τῶν συστημάτων ρυθμίσεως καί ἀσφαλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου·

2.2.3. τόν τύπο καί τίς διαστάσεις τῆς ἀγκυρώσεως τοῦ καθίσματος καί τῶν ἐνδιαφερόντων τμημάτων τῆς δομῆς τοῦ ὀχήματος.

2.3. Ὡς «ἀγκύρωση», τό σύστημα στερεώσεως τοῦ συνόλου τοῦ καθίσματος στή δομή τοῦ ὀχήματος περιλαμβανομένων τῶν ἐνδιαφερόντων τμημάτων τῆς δομῆς τοῦ ὀχήματος.

2.4. Ὡς «σύστημα ρυθμίσεως», ὁ μηχανισμός πού ἐπιτρέπει τή ρύθμιση τοῦ καθίσματος ἤ τῶν τμημάτων του γιά μία καθήμενη στάση ἐπιβάτου προσαρμοσμένη στή μορφολογία του. Αὐτός ὁ μηχανισμός ρυθμίσεως δύναται νά ἐπιτρέπει ἰδίως:

2.4.1. μία διαμήκη μετατόπιση·

2.4.2. μία μετατόπιση καθ' ὕψος·

2.4.3. μία γωνιακή μετατόπιση.

2.5. Ὡς «σύστημα μετατοπίσεως», ἕνας μηχανισμός πού ἐπιτρέπει γωνιακή ἤ διαμήκη μετατόπιση, χωρίς σταθερή ἐνδιάμεση θέση τοῦ καθίσματος ἤ ἑνός τῶν τμημάτων του, γιά νά διευκολύνει τήν πρόσβαση τῶν ἐπιβατῶν.

2.6. Ὡς «σύστημα ἀσφαλίσεως», ἕνας μηχανισμός πού ἐξασφαλίζει τή σταθεροποίηση σέ θέση χρήσεως τοῦ καθίσματος καί τῶν τμημάτων του.

2.7. Ὡς «πτυσσόμενο κάθισμα», ἕνα κάθισμα τοῦ ὁποίου ὄχι μόνο τό ἐρεισίνωτο δύναται νά ἀναδιπλοῦται πρός τά ἔμπρός, ἐπάνω στό ὁριζόντιο τμῆμα τοῦ καθίσματος, ἀλλά καί τό ὁριζόντιο τμῆμα τοῦ καθίσματος αὐτοῦ δύναται νά περιστραφεῖ πρός τά ἔμπρός σέ σχέση μέ τό πάτωμα.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

3.1. Ἡ αἴτηση ἐγκρίσεως ΕΟΚ ἑνός τύπου ὀχήματος ὅσον ἀφορᾶ τήν ἀντοχή τῶν καθισμάτων καί τῆς ἀγκυρώσεώς τους ὑποβάλλεται ἀπό τόν κατασκευαστή ἤ τόν ἐντολοδόχο του.

3.2. Συνοδεύεται ἀπό τά ἀναφερόμενα κατωτέρω στοιχεῖα εἰς τρίπλοῦν καί μέ τίς ἀκόλουθες ἐνδείξεις:

3.2.1. λεπτομερή περιγραφή τοῦ τύπου ὀχήματος ὅσον ἀφορᾶ τήν κατασκευή τῶν καθισμάτων, τῆς ἀγκυρώσεώς τους καί τῶν συστημάτων ρυθμίσεως καί ἀσφαλίσεώς τους·

3.2.2. σχέδια τῶν καθισμάτων, τῆς ἀγκυρώσεώς τους στό ὄχημα καί τῶν συστημάτων ρυθμίσεως καί ἀσφαλίσεώς τους, ὑπό κατάλληλη κλίμακα καί ἀρκετά λεπτομερή.

---

(1) Τό κείμενο τοῦ παρόντος παραρτήματος εἶναι ἀνάλογο στά βασικά του σημεῖα μέ ἐκεῖνο τοῦ κανονισμοῦ ἀριθ. 17 τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ΟΗΕ γιά τήν Εὐρώπη. Εἰδικότερα οἱ ὑποδιαιρέσεις σέ σημεῖα εἶναι οἱ ἴδιες. Γι' αὐτό, ἄν ἕνα σημεῖο τοῦ κανονισμοῦ ἀριθ. 17 δέν ἔχει ἀντίστοιχο σημεῖο στήν παροῦσα ὀδηγία, ὁ ἀριθμός του παρατίθεται ἐντός παρενθέσεων γιά ὑπενθύμιση.

3.3. Πρέπει νά προσκομισθοῦν στήν τεχνική ὑπηρεσία τήν ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές ἐγκρίσεως:

3.3.1. ἕνα ἀντιπροσωπευτικό ὄχημα τοῦ τύπου ὀχήματος πρός ἔγκριση·

3.3.2. ἕνα συμπληρωματικό σύνολο καθισμάτων τοῦ ὀχήματος μέ τήν ἀγκύρωσή τους.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ

(4.1.)

(4.2.)

4.3. Ἐπισυνάπτεται στό δελτίο ἐγκρίσεως ΕΟΚ ἕνα δελτίο σύμφωνο μέ τό ὑπόδειγμα πού ἐμφαίνεται στό παράρτημα IV.

(4.4.)

(4.4.1.)

(4.4.2.)

(4.5.)

(4.6.)

5. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ ΓΕΝΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

5.1. Κάθε σύστημα ρυθμίσεως καί μετατοπίσεως, ἄν ὑπάρχει, πρέπει νά περιλαμβάνει ἕνα σύστημα ἀσφαλίσεως τό ὁποῖο πρέπει νά εἶναι αὐτομάτου λειτουργίας.

5.2. Τό ὄργανο χειρισμοῦ γιά τήν ἀπασφάλιση τοῦ μηχανισμοῦ πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 2.5 πρέπει νά βρίσκεται στήν ἐξωτερική πλευρά τοῦ καθίσματος κοντά στή θύρα. Πρέπει νά εἶναι εὐπρόσιτο ἀκόμα καί γιά τόν ἐπιβάτη τοῦ καθίσματος πού εὑρίσκεται ἀκριβῶς πίσω ἀπό τό ἐν λόγω κάθισμα.

6. ΔΟΚΙΜΕΣ

6.1. **Δοκιμή ἀντοχῆς τοῦ ἐρεισινώτου καί τῶν συστημάτων ἀσφαλίσεως**

6.1.1. Γιά τή δοκιμή αὐτή, τό ἐρεισίνωτο, ἄν εἶναι ρυθμιζόμενο, ἀσφαλίζεται σέ μία θέση πού ἀντιστοιχεῖ σέ κλίση πρός τά ὀπίσω, ὡς πρός τήν κατακόρυφο τῆς γραμμῆς ἀναφορᾶς τοῦ κορμοῦ τοῦ ἀνδρεικέλου πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 3 τοῦ παραρτήματος II, τήν πλησιέστερη τῶν 25°, ἐκτός ἄν ὑπάρχει ἀντίθετη ἔνδειξη τοῦ κατασκευαστοῦ.

6.1.2. Μία δύναμη μέ διαμήκη διεύθυνση, κατευθυνόμενη πρός τά ὀπίσω, ἡ ὁποία παράγει ροπή 53 mdaN ὡς πρός τό σημεῖο H, ἐφαρμόζεται στό ἀνώτερο τμῆμα τῆς δομῆς τοῦ ἐρεισινώτου, διά μέσου ἑνός στοιχείου πού ἀναπαριστᾶ τήν πλάτη τοῦ ἀνδρεικέλου πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 3 τοῦ παραρτήματος II.

6.2. **Δοκιμή ἀντοχῆς τῆς ἀγκυρώσεως τοῦ καθίσματος καί τῶν συστημάτων ἀσφαλίσεως ὅσον ἀφορᾶ τήν ἐγκάθιση**

6.2.1. Τά συστήματα αὐτά πρέπει νά ἀνθίστανται, σέ ὅλες τίς στάσεις καθίσματος, στίς δυνάμεις πού προδιαγράφονται στό σημεῖο 6.2.2. Πάντως ὁ ὅρος αὐτός δύναται νά θεωρηθεῖ ὅτι πληροῦται ἄν ἡ δοκιμή πού ἔγινε στίς θέσεις πού προσδιορίζει τό σημεῖο 6.2.5 καί ἐνδεχομένως τό σημεῖο 6.2.6 εἶναι ἱκανοποιητική.

6.2.2. Μία διαμήκης καί ὁριζόντια δύναμη διερχόμενη ἀπό τό κέντρο βάρους τοῦ πλήρους καθίσματος καί ἴση μέ 20 φορές τό βάρος τοῦ πλήρους καθίσματος ἐφαρμόζεται στή δομή τοῦ καθίσματος. Διενεργοῦνται, στό ἴδιο κάθισμα, δύο δοκιμές: μία φορά ἡ δύναμη κατευθύνεται πρός τά ἐμπρός καί μία φορά πρός τά ὀπίσω. Ἄν τό κάθισμα ἀποτελεῖται ἀπό κεχωρισμένα τμήματα, τό καθένα στερεωμένο στή δομή, οἱ δοκιμές ἐκτελοῦνται γιά τό κάθε τμῆμα κάτω ἀπό τίς συνθῆκες πού προσδιορίζονται κατωτέρω. Ἄν τό κάθισμα ἀποτελεῖται ἀπό στοιχεῖα πού εἶναι ἐν μέρει στερεωμένα στή δομή τοῦ ὀχήματος καί πού συγκρατοῦνται μεταξύ τους διά μέσου ὁρισμένων τμημάτων τους, οἱ δοκιμές ἐκτελοῦνται συγχρόνως μέ τήν ἐφαρμογή, στό κέντρο βάρους κάθε τμήματος, τῶν ἀντίστοιχων δυνάμεων σέ κάθε στοιχεῖο, θεωρούμενο μεμονωμένως.

6.2.3. Γιά τή δοκιμή πού προβλέπεται στό σημεῖο 6.2.1, ἐπιτρέπεται ἐνίσχυση τῆς συνδέσεως τοῦ ἐρεισινώτου στό ὁριζόντιο τμῆμα τοῦ καθίσματος, μέ τόν ὅρο τά τεμάχια ἐνισχύσεως νά εἶναι στερεωμένα στή δομή τοῦ καθίσματος, στή στάθμη τοῦ σημείου ἐφαρμογῆς τῆς δυνάμεως καί στό πιό προωθημένο σημεῖο τῆς δομῆς τοῦ ὁριζοντίου τμήματος τοῦ καθίσματος.

6.2.4. Οἱ ὅροι πού προσδιορίζονται στό σημεῖο 6.2.2 δύνανται νά θεωρηθοῦν ὅτι πληροῦνται ἄν δύο δυνάμεις, ἡ καθεμία ἴση μέ τό μισό τῆς προδιαγραφείσας δυνάμεως, ἐφαρμοσθοῦν στά πλάγια στοιχεῖα ἀντιστάσεως τῆς δομῆς τοῦ καθίσματος, στή στάθμη τοῦ κέντρου βάρους.

6.2.5. Τό κάθισμα πρέπει νά δοκιμασθεῖ:

6.2.5.1. στήν πλέον προωθημένη θέση καθήμενου ἐπιβάτου, καί ἐνῶ τό ὁριζόντιο τμῆμα τοῦ καθίσματος εὑρίσκεται στήν ὑψηλότερη θέση πρός τά ἐμπρός, ὅταν ἡ δύναμη ἐφαρμόζεται πρός τά ἐμπρός·

6.2.5.2. στήν πλέον ὀπισθοχωρημένη θέση καθήμενου ἐπιβάτου, ἐνῶ τό ὁριζόντιο τμῆμα τοῦ καθίσματος εὑρίσκεται στή χαμηλότερη θέση πρός τά ὀπίσω, ὅταν ἡ δύναμη ἐφαρμόζεται πρός τά ὀπίσω.

6.2.6. Στίς εἰδικές περιπτώσεις πού ἀπό τή διάταξη τῶν συστημάτων ἀσφαλίσεως θά γινόταν φανερό ὅτι, σέ κάποια θέση διαφορετική ἀπό αὐτή πού ἀναφέρεται στά σημεῖα 6.2.5.1 καί 6.2.5.2, μία κατανομή τῶν δυνάμεων στά συστήματα ἀσφαλίσεως καί στήν ἀγκύρωση τοῦ καθίσματος θά ἦταν μειονεκτικότερη ἀπό τίς κατανομές πού ἀναφέρονται σ' αὐτά τά σημεῖα, οἱ δοκιμές ἐπαναλαμβάνονται γι' αὐτή τή θέση τοῦ καθίσματος.

6.3. **Δοκιμές ἀντοχῆς τῶν συστημάτων ἀσφαλίσεως στά φαινόμενα ἀδρανείας**

6.3.1. Ὅταν ἐφαρμοσθεῖ στό σύνολο τοῦ καθίσματος μία διαμήκης καί ὁριζόντια ἐπιτάχυνση τιμῆς 20 g, πρός τά ἐμπρός καί πρός τά ὀπίσω, δέν πρέπει νά διαπιστωθεῖ ἀποσφάλιση τῶν συστημάτων ἀσφαλίσεως.

6.3.2. Ἕνας ὑπολογισμός τῶν φαινομένων ἀδρανείας σέ ὅλα τά στοιχεῖα τῶν συστημάτων ἀσφαλίσεως εἶναι ἀποδεκτός, σέ ἀντικατάσταση τῆς δυναμικῆς δοκιμῆς πού προβλέπεται στό σημεῖο 6.3.1. Γιά τόν ὑπολογισμό αὐτόν δέν λαμβάνονται ὑπόψη οἱ δυνάμεις τριβῆς.

6.4. Ἰσοδύναμες μέθοδοι δοκιμῆς γίνονται δεκτές, ὑπό τόν ὅρο ὅτι τά ἀποτελέσματα τά ὁποῖα ἀναφέρονται στά σημεῖα 6.1, 6.2 καί 6.3 εἶναι δυνατόν νά λαμβάνονται εἴτε ἐξ ὁλοκλήρου μέ τή βοήθεια τῆς δοκιμῆς ἀντικαταστάσεως εἴτε κατόπιν ὑπολογισμοῦ σύμφωνα μέ τά ἀποτελέσματα τῆς δοκιμῆς ἀντικαταστάσεως. Ἄν χρησιμοποιεῖται ἄλλη μέθοδος ἀπό αὐτή πού περιγράφεται στά σημεῖα 6.1, 6.2 καί 6.3, ἡ ἰσοδυναμία της πρέπει νά ἀποδειχθεῖ.

7. ΕΛΕΓΧΟΙ

7.1. Καμία βλάβη δέν πρέπει νά διαπιστωθεῖ τόσο στή δομή ὅσο καί στά συστήματα ἀγκυρώσεως, ρυθμίσεως καί μετατοπίσεως καθώς καί στήν ἀσφάλισή τους κατά τίς δοκιμές πού προβλέπονται στά σημεῖα 6.1 καί 6.2. Πάντως δέν ἀπαιτεῖται νά εὑρίσκονται σέ κατάσταση λειτουργίας τά συστήματα ρυθμίσεως, μετατοπίσεως καί ἀσφαλίσεως μετά ἀπό τίς δοκιμές αὐτές. Πάντως τό σύστημα μετατοπίσεως τό ὁποῖο ἀναφέρεται στό σημεῖο 2.5 πρέπει νά δύναται νά ἀπασφαλισθεῖ μετά τή δοκιμή.

(8.)

9. ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

(9.1.)

9.2. Γιά νά ἐξακριβωθεῖ ἡ πιστότης πρός τόν ἐγκεκριμένο τύπο, διενεργεῖται ἐπαρκής ἀριθμός ἐλέγχων διά δειγματοληψίας στά ὀχήματα σειρᾶς.

9.3. Κατά κανόνα, οἱ ἐξακριβώσεις αὐτές περιορίζονται σέ μετρήσεις διαστάσεων. Πάντως, ἄν κριθεῖ ἀναγκαῖο, τά ὀχήματα ἤ τά καθίσματα ὑποβάλλονται στίς δοκιμές τίς σχετικές μέ τίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 6.

(10.)

(11.)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Η ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΣΧΕΣΕΩΣ ΤΟΥΣ ΜΕ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ R ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΓΩΝΙΑ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ

0. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

Οἱ προδιαγραφές τοῦ παρόντος παραρτήματος ἔχουν ἐφαρμογή μόνο στά ὀχήματα τῆς κατηγορίας M_1.

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Σημεῖο Η: βλέπε σημεῖο 1.1 τοῦ παραρτήματος IV τῆς ὁδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

1.2. Σημεῖο R: βλέπε σημεῖο 1.2 τοῦ παραρτήματος IV τῆς ὁδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

1.3. Ὡς «γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου» νοεῖται ἡ κλίση τοῦ ἐρεισινώτου σέ σχέση μέ τήν κατακόρυφο.

1.4. Ὡς «πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου» νοεῖται ἡ γωνία πού σχηματίζεται ἀπό τήν κατακόρυφο πού διέρχεται ἀπό τό σημεῖο Η καί τή γραμμή ἀναφορᾶς τοῦ κορμοῦ τοῦ ἀνθρώπινου σώματος πού ἀναπαριστᾶται ἀπό τό ἀνδρείκελο στό ὁποῖο ἀναφέρεται τό σημεῖο 3.

1.5. Ὡς «προβλεπόμενη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου» νοεῖται ἡ γωνία πού ὑποδεικνύεται ἀπό τόν κατασκευαστή, ἡ ὁποία:

1.5.1. προσδιορίζει τή γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου γιά τή θέση ὁδηγήσεως ἤ συνήθους χρήσεως, τήν πλέον χαμηλή καί τήν πλέον ὀπίσθια πού δίνεται σέ κάθε κάθισμα ἀπό τόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος·

1.5.2. σχηματίζεται στό σημεῖο R ἀπό τήν κατακόρυφο καί τή γραμμή ἀναφορᾶς τοῦ κορμοῦ·

1.5.3. ἀντιστοιχεῖ, θεωρητικά, στήν πραγματική γωνία κλίσεως.

2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ Η

Βλέπε τό σημεῖο 2 τοῦ παραρτήματος IV τῆς ὁδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

Βλέπε τό σημεῖο 3 τοῦ παραρτήματος IV τῆς ὁδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

4. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

Βλέπε τό σημεῖο 4 τοῦ παραρτήματος IV τῆς ὁδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

5.1. Τοῦ ἀνδρεικέλου ἔχοντος τοποθετηθεῖ σύμφωνα μέ τό σημεῖο 4, ὡς σημεῖο Η καί ὡς πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ θεωρούμενου ἐρεισινώτου λαμβάνονται τό σημεῖο Η καί ἡ γωνία κλίσεως τῆς γραμμῆς ἀναφορᾶς τοῦ κορμοῦ τοῦ ἀνδρεικέλου.

5.2. Κάθε συντεταγμένη τοῦ σημείου Η καί ἡ πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου μετροῦνται μέ τή μεγαλύτερη δυνατή ἀκρίβεια. Τό ἴδιο γίνεται καί γιά τίς συντεταγμένες τῶν καλῶς προσδιορισμένων χαρακτηριστικῶν σημείων τοῦ χώρου ἐπιβατῶν. Οἱ προβολές τῶν σημείων αὐτῶν σέ ἕνα κατακόρυφο διάμηκες ἐπίπεδο μεταφέρονται σέ ἕνα σχῆμα στό ὁποῖο ὑποδεικνύεται ἐπίσης ἡ γωνία κλίσεως πού μετρήθηκε.

6. ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ R ΚΑΙ Η ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΟΓΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ

6.1. Τά ἀποτελέσματα τῶν μετρήσεων πού ἔγιναν σύμφωνα μέ τό σημεῖο 5.2 γιά τό σημεῖο Η καί τήν πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου πρέπει νά συγκριθοῦν μέ τίς συντεταγμένες τοῦ σημείου R καί μέ τήν προβλεπόμενη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου πού ὑποδεικνύονται ἀπό τόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος.

6.2. Ἡ ἐξακρίβωση τῆς σχετικῆς θέσεως τῶν δύο σημείων θεωρεῖται ἱκανοποιητική γιά τήν ἐν λόγῳ θέση καθημένου, ἄν οἱ συντεταγμένες τοῦ σημείου Η εὑρίσκονται μέσα σέ ἕνα διάμηκες ὀρθογώνιο τοῦ ὁποίου οἱ ὁριζόντιες καί οἱ κατακόρυφες πλευρές εἶναι 30 μμ καί 20 μμ ἀντιστοίχως καί τοῦ ὁποίου ἡ τομή τῶν διαγωνίων εὑρίσκεται στό σημεῖο R. Ἡ ἐξακρίβωση τῆς γωνίας κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου θεωρεῖται ἱκανοποιητική ἄν ἡ πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου δέν διαφέρει περισσότερο ἀπό 3° ἀπό τήν προβλεπόμενη γωνία κλίσεως. Ἄν αὐτοί οἱ ὅροι πληροῦνται, τό σημεῖο R καί ἡ προβλεπόμενη γωνία κλίσεως, χρησιμοποιοῦνται γιά τή δοκιμή, καί ἐν ἀνάγκῃ τό ἀνδρείκελο ρυθμίζεται ἔτσι ὥστε τό σημεῖο Η νά συμπίπτει μέ τό σημεῖο R καί ἡ πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου νά συμπίπτει μέ τήν προβλεπόμενη γωνία.

6.3. Ἄν τό σημεῖο Η ἤ ἡ πραγματική γωνία κλίσεως δέν πληροῖ τίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 6.2, διενεργοῦνται ἄλλοι δύο προσδιορισμοί τοῦ σημείου Η ἤ τῆς γωνίας κλίσεως (τρεῖς προσδιορισμοί συνολικά).
Ἄν τά ἀποτελέσματα τῶν δύο ἀπό τούς τρεῖς προσδιορισμούς δέν πληροῦν τίς προδιαγραφές, τό ἀποτέλεσμα τῆς δοκιμῆς θεωρεῖται ἱκανοποιητικό.

6.4. Ἄν τά ἀποτελέσματα τῶν δύο ἀπό τούς τρεῖς προσδιορισμούς δέν πληροῦν τίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 6.2, τό ἀποτέλεσμα τῆς δοκιμῆς θεωρεῖται μή ἱκανοποιητικό.

6.5. Στήν περίπτωση πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 6.3 καί στήν περίπτωση ὅπου ὁ ἔλεγχος δέν δύναται νά διενεργηθεῖ διότι ὁ κατασκευαστής δέν ἔδωσε πληροφορίες γιά τή θέση τοῦ σημείου R ἤ τήν προβλεπόμενη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου, εἶναι δυνατό νά χρησιμοποιηθεῖ ὁ μέσος ὅρος τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν τριῶν προσδιορισμῶν καί νά θεωρηθεῖ ὅτι ἔχει ἐφαρμογή σέ ὅλες τίς περιπτώσεις τῆς παρούσας ὁδηγίας ὅπου ἀναφέρεται τό σημεῖο R ἤ ἡ προβλεπόμενη γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου.

6.6. Γιά νά ἐξακριβωθεῖ σέ ὄχημα συνήθους παραγωγῆς ἡ σχετική θέση τῶν σημείων R καί Η καί ὁ λόγος μεταξύ τῆς προβλεπομένης γωνίας καί τῆς πραγματικῆς γωνίας κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου, τό ὀρθογώνιο πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 6.2 ἀντικαθίσταται μέ ἕνα τετράγωνο πλευρᾶς 50 μμ, καί ἡ πραγματική γωνία κλίσεως τοῦ ἐρεισινώτου δέν πρέπει νά διαφέρει περισσότερο ἀπό 5° ἀπό τήν προβλεπόμενη γωνία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ, ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

1.1. Οἱ προδιαγραφές τοῦ παρόντος παραρτήματος ἔχουν ἐφαρμογή στά ὀχήματα τῶν κατηγοριῶν M_2, M_3, N_1, N_2 ἤ N_3.

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

2.1. Τά καθίσματα καί οἱ πάγκοι πρέπει νά εἶναι στερεῶς τοποθετημένοι στό ὄχημα.

2.2. Τά καθίσματα καί οἱ πάγκοι πού ὀλισθαίνουν πρέπει νά ἀσφαλίζονται αὐτομάτως σέ ὅλες τίς προβλεπόμενες θέσεις.

2.3. Τά ρυθμιζόμενα ἐρεισίνωτα πρέπει νά ἀσφαλίζονται σέ ὅλες τίς προβλεπόμενες θέσεις.

2.4. Τά ἀνακλινόμενα καθίσματα καί πάγκοι καί τά ἀνακλινόμενα ἐρεισίνωτά τους πρέπει νά ἀσφαλίζονται αὐτομάτως στήν κανονική θέση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Ἔνδειξη τῆς διοικήσεως

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΑΝΤΟΧΗ ΤΩΝ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΣ ΤΟΥΣ

(Ἄρθρο 4 παράγραφος 2 καί ἄρθρο 10 τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν ἔγκριση τῶν ὀχημάτων μέ κινητῆρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους)

Ἀριθ. ἐγκρίσεως..........

1. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα τοῦ ὀχήματος μέ κινητῆρα ....
2. Τύπος τοῦ ὀχήματος..........
3. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ κατασκευαστοῦ ....
4. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τυχόν ἐντολοδόχου τοῦ κατασκευαστοῦ ....

   ....
5. Περιγραφή τῶν καθισμάτων..........
6. Περιγραφή τῶν συστημάτων ρυθμίσεως, μετατοπίσεως καί ἀσφαλίσεως εἴτε τοῦ καθίσματος εἴτε τῶν τμημάτων του ....

   ....
7. Περιγραφή τῆς ἀγκυρώσεως τοῦ καθίσματος ....
8. Τό ὄχημα ὑπεβλήθη γιά ἔγκριση τήν ....
9. Τεχνική ὑπηρεσία ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές ἐγκρίσεως ....

   ....
10. Ἡμερομηνία τοῦ πρακτικοῦ πού ἐχορηγήθη ἀπό τήν ὑπηρεσία αὐτή ....
11. Ἀριθμός τοῦ πρακτικοῦ πού ἐχορηγήθη ἀπό τήν ὑπηρεσία αὐτή ....
12. Ἡ ἔγκριση ὅσον ἀφορᾶ τήν ἀντοχή τῶν καθισμάτων καί τῆς ἀγκυρώσεώς τους ἐχορηγήθη/ἀπερρίφθη (1) ....
13. Τόπος..........
14. Ἡμερομηνία..........
15. Ὑπογραφή ....
16. Ἐπισυνάπτονται τά ἀκόλουθα στοιχεῖα πού φέρουν τόν ὑποδεικνυόμενο ἀνωτέρω ἀριθμό ἐγκρίσεως:

    .... σχέδια, σχήματα καί διαγράμματα τῶν καθισμάτων καί τῆς ἀγκυρώσεώς τους στό ὄχημα, τῶν συστημάτων ρυθμίσεως, μετατοπίσεως τῶν καθισμάτων καί τῶν τμημάτων τους καί τῶν ἀσφαλίσεών τους,

    .... φωτογραφίες τῶν καθισμάτων καί τῆς ἀγκυρώσεώς τους, τῶν συστημάτων ρυθμίσεως, μετατοπίσεως τῶν καθισμάτων καί τῶν τμημάτων τους καί τῶν ἀσφαλίσεών τους.

---

(1) Διαγράψατε τήν περιττή ἔνδειξη.

'Αρθρο 4

Η αρμοδία υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών που χορηγεί την έγκριση μεριμνά ώστε να ενημερώνεται περί της τυχόν μεταβολής οποιουδήποτε από τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία που διαλαμβάνονται στο τμήμα 2.2 του παραρτήματος 1 του διατάγματος αυτού.

Η ανωτέρω υπηρεσία εκτιμά αν πρέπει να προβεί επί του τροποποιημένου τύπου οχήματος σε νέες δοκιμές συνοδευόμενες από ένα νέο πρακτικό. Αν προκύπτει από τις δοκιμές ότι οι προδιαγραφές των παραρτημάτων του παρόντος δεν ετηρήθησαν , η τροποποίηση δεν επιτρέπεται.

'Αρθρο 5

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Αθήνα 14 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΡΣΕΝΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ